

СОДЕРЖАНИЕ

«Иркут» отправит Су-30МКМ в Малайзию

Корпорация «Иркут» завершает поставку самолетов Су-30МКМ Королевским ВВС Малайзии. Первые две машины из состава последней партии уже доставлены заказчику, оставшиеся четыре самолета придут в Малайзию на борту грузового Ан-124 до конца текущего месяца.

Стр. 4

ОАК привез новинки

ОАК представит на нынешнем МАКСе ряд новинок. На земле и в воздухе будут демонстрироваться многоцелевые истребители поколения «4++» Су-35 и МиГ-35, учебно-тренировочный Як-130, а также новый региональный пассажирский лайнер Sukhoi Superjet 100 (SSJ100).

Стр. 5

Позитивный прогноз «Боинга»

17 августа в Москве, в офисе компании «Боинг» состоялась, ставшая уже традиционной встреча с журналистами представителей авиапроизводителя. Вице-президент по маркетингу «Боинг. Гражданские самолеты» Ренди Дж. Тиссет обнародовал прогноз развития рынка воздушных перевозок на ближайшие 20 лет.

Стр. 7

ГЛОНАСС — наглядно

В рамках МАКС 2009 организована экспозиция под эгидой Федерального космического агентства (Роскосмос), в которой традиционно принимает участие лидер отечественного космического приборостроения — Федеральное государственное унитарное предприятие «Российский научно-исследовательский институт космического приборостроения».

Стр. 10



Фото: Марина Лыцева

ПОГИБ КОМАНДИР «РУССКИХ ВИТЯЗЕЙ»



ИГОРЬ ВАЛЕНТИНОВИЧ ТКАЧЕНКО
26.06.1964 — 16.08.2009

военный летчик,
командир группы «Русские Витязи»,
начальник 237-го гвардейского
Центра показа авиационной техники ВВС России,
заслуженный военный летчик РФ,
военный лётчик-снайпер, гвардии полковник.

«МАКС-2009» открылся минутой молчания в память о командире пилотажной группы «Русские витязи» Игоре Ткаченко, который погиб 16 августа 2009 года во время учебно-тренировочного полета.

Эксперты уже приступили к анализу произошедшей катастрофы на основе данных бортовых самописцев истребителей. Есть версия, что Игорь Куриленко, летевший на одноместном истребителе, после выполнения комплекса фигур высшего пилотажа, зашел за облако и потерял из виду двухместный ведущий Су-27, который пилотировали Игорь Ткаченко и Виталий Мельник.

Потеряв ведущего, Игорь Куриленко продолжая снижение и осматриваясь по сторонам, столкнулся с Су-27, не видя его. Удар пришелся сверху вниз, в результате чего передняя кабина, в которой находился полковник Игорь Ткаченко, была разрушена. В этот момент Игорь Ткаченко мог потерять сознание или погибнуть. Второй пилот Виталий Мельник потянул рычаги аварийного покидания самолета, при этом сработала катапульта не только его, но и передней кабины. После столкновения Игорь Куриленко пытался еще несколько секунд вести неуправляемый самолет с загоревшейся от удара хвостовой частью фюзеляжа, но получив приказ, покинул ее.

Эксперты рассматривают две причины произошедшей трагедии: ошибка в пилотировании при отработке фигуры высшего пилотажа и техническая неисправность одного из истребителей. Официальная версия происшедшего будет обнародована после окончания следствия.

ТРАГЕДИЯ В НЕБЕ НАД ЖУКОВСКИМ



БАЙКОНУР ПОЛУЧИЛ «БЕСПИЛОТНИКИ» ZALA AERO

УВД МВД России комплекса «Байконур» с оснащён новейшими российскими комплексами с беспилотными летательными аппаратами ZALA 421-04M. По словам директора-генерального конструктора «ЗАЛА АЭРО» Александра Захарова, компания смогла обойти других конкурентов и выиграла конкурс на поставку нескольких комплексов беспилотных летательных аппаратов ZALA 421-04M для МВД РФ.

Комплексы на базе специально оборудованных микроавтобусов будут использоваться в отряде Центра авиации МВД и при охране комплекса Байконур (Казахстан). Беспилотный самолет ZALA 421-04M найдет свое применение при сопровождении спецтранспорта и грузов предотвращении хищений имущества с космодрома, поиске и преследовании правонарушителей, а также осмотре мест происшествия, связанных с техногенными и авиакатастрофами», — рассказали в ZALA AERO. Госконтракт предусматривает в составе каждого комплекса микроавтобус для базирования станции управления и транспортировки БЛА, два беспилотных летательных аппарата самолетного типа со сменными полезными нагрузками: фотокамера, цветная видеокамера и тепловизор с обзором всей нижней полусферы и системой антенн.

Поставляемые гражданские беспилотные самолеты ZALA 421-04M являются специальной

модернизацией под требования МВД уже отлично проявившего себя в ФСБ «беспилотника». Преимуществом поставленных комплексов ZALA перед другими производителями БЛА является наличие современных цифровых широкополосных каналов передачи видео и увеличенная продолжительность полета. Наземная часть радиокomплекса оборудована мачтой с автоматической следящей системой за местоположением летательного аппарата. Уникальной особенностью комплекса является возможность сопровождения беспилотным самолетом движущегося объекта в автоматическом режиме при помощи спецмаяков. В настоящее время специалисты МВД России уже прошли курс обучения управлению комплексом.

Выбор БЛА ZALA в качестве базовой платформы для ЦА МВД стал продолжением активной деятельности «Беспилотных систем ЗАЛА АЭРО» по созданию комплексов БЛА для милиции. Беспилотные самолеты будут использоваться сотрудниками милиции для проведения охранных, разведывательных, поисковых работ на территории Российской Федерации и комплекса Байконур.

Александр Захаров напомнил, что БЛА ZALA благодаря установленным сенсорам, работающим в видимом и инфракрасном спектре, мо-

гут использоваться в качестве источников информации в любое время суток и практически при любой погоде передавать информацию с места разведки.

Время подготовки «беспилотника» к вылету не превышает 10 минут, максимальная продолжительность полета составляет 2 часа, и он может удаляться от пункта управления на 75 километров. Запуск БЛА осуществляется при помощи переносной катапульты, а посадка выполняется при помощи парашюта на необорудованные грунтовые площадки.

Ранее БЛА ZALA использовались Федеральной миграционной службой для поиска нелегальных мигрантов в дачной местности. «Газпром» и «Роснефть» также планируют использовать беспилотник для контроля за состоянием трубопроводов и для обнаружения незаконных врезок.

На сегодняшний день «Беспилотные системы» (Zala Aero) поставляет комплексы с БЛА самолетного и вертолетного типов, работающие на различных видах топлива, в Пограничную службу ФСБ РФ, ФСБ РФ, МВД РФ, выполняет работы по мониторингу магистральных газопроводов для Газпрома.

По информации «Беспилотные системы Zala Aero»



МОСКОВСКОЕ КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО
КОМПАС

С 1976 г. разрабатываем и выпускаем
GPS/ГЛОНАСС - оборудование
для всех видов транспортных средств

115184, г. Москва, Б. Татарская ул., 35, стр. 5
Тел.: +7 (495) 951-34-64 Факс: +7 (495) 953-04-03
www.mkb-kompas.ru



ТУ-214СР ДЛЯ ПРЕЗИДЕНТСКОГО ОТРЯДА



1 июня 2009г. ОАО «КАПО им. С.П. Горбунова» передало заказчику — Специальному авиаотряду Управления делами Президента Российской Федерации — два самолета Ту-214СР (бортовые номе-

ра RA-64515 и RA-64516). В церемонии передачи приняли участие Премьер-министр Республики Татарстан Рустам Минниханов, Президент, Председатель Правления ОАО «ОАК» Алексей Федоров, Член

Военно-промышленной комиссии при Правительстве Российской Федерации Александр Бобрышев, Президент — Генеральный конструктор ОАО «Туполев» Игорь Шевчук, Главный конструктор ОАО «Туполев» Игорь Кабатов. Генеральный директор ОАО «КАПО им. С.П. Горбунова» Васил Каюмов и Президент — Генеральный конструктор ОАО «Туполев» Игорь Шевчук вручили символические ключи от самолетов Заместителю главного инженера по новой технике ГТК «Россия» Владимиру Кочегарову и Начальнику отдела специальных

перевозок транспортного управления Управления делами Президента Российской Федерации Александру Зуеву. В этот же день оба самолета перелетели в г. Москву, где на территории аэровокзального комплекса «Внуково-2» Управляющий делами Президента Российской Федерации Владимир Кожин передал эти самолеты в ФГБУ «Специальный летный отряд «Россия». ОАО «Туполев» поздравляет всех участников работ с успешным выполнением заказа Управления делами Президента Российской Федерации. 

«ИРКУТ» ОТПРАВИТ СУ-30МКМ В МАЛАЙЗИЮ

Корпорация «Иркут» завершает поставку самолетов Су-30МКМ Королевским ВВС Малайзии. Первые две машины из состава последней партии уже доставлены заказчику, оставшиеся четыре самолета придут в Малайзию на борту грузового Ан-124 до конца текущего месяца. Контракт на поставку Королевским ВВС Малайзии 18 многофункциональных истребителей Су-30МКМ был подписан в ходе официального визита в эту страну Президента Российской Федерации Владимира Путина в августе 2003 года.

Выбрав после всестороннего анализа Су-30МКМ, Королевские ВВС Малайзии предпочли его американскому боевому самолету F/A-18 Super Hornet. На решение руководства Малайзии, как сообщали национальные СМИ, в значительной степени повлиял успешный опыт эксплуатации самолетов Су-30МКИ в Индии.

Самолет Су-30МКМ («многоцелевой, коммерческий, малайзийский») является версией сверхманевренного истребителя Су-30МКИ, созданного для Индии. Он имеет аналогичный планер, современный двигатель с управляемым вектором тяги и новейшую цифровую систему управления. Модификация «МКМ» отличается от «МКИ» составом бортового оборудования, измененного под потребности заказчика.

Истребитель оснащен современным радаром с фазированной антенной решеткой, который позволяет одновременно сопровождать 15 и атаковать 4 цели. В состав бортового радиоэлектронного оборудования Су-30МКМ входят система радиоэлектронного противодействия и оптико-локационная система с лазерным дальномером, поставляемые ведущими российскими предприятиями. В состав БРЭО истребителя интегрированы радио- и оптикоэлектронные системы зарубежного производства: индикатор на лобовом стекле, инфракрасная система переднего обзора NAVFLIR, контейнер лазерного подсвета Damocles и другие. Вся работа по интеграции авионики осуществлялась при активном содействии проектной группы Королевских ВВС Малайзии, работающей в Москве на постоянной основе.

Презентация самолетов Су-30МКМ состоялась 24 мая 2007

года на Иркутском авиационном заводе — основной производственной площадке Корпорации «Иркут». В интервью малайзийскому национальному агентству Бернама (Bernama) командующий Королевскими ВВС генерал Азизан Ариффин (Chief of Air Force Gen Datuk Seri Azizan Ariffin) назвал этот день «исторической датой». По его словам, Малайзия приобрела у России «самые совершенные боевые самолеты, которые станут самым мощным оружием сдерживания любой военной угрозы в Юго-Восточной Азии».

В декабре 2007 года два Су-30МКМ приняли участие в демонстрационных полетах на 8-м Международном авиационном и военно-морском салоне ЛИМА-2007 (о-в Лангкави, Малайзия), вызвав большой интерес посетителей выставки.

Многоцелевой истребитель Су-30МК — один из самых востребованных многоцелевых истреби-

телей в мире. Первый серийный боевой самолет, обладающий сверхманевренностью. Первый в мире экспортный истребитель, оснащенный бортовой РЛС с фазированной антенной решеткой.

Корпорация «Иркут» успешно реализует контракты на поставку истребителей типа Су-30МК Индии, Алжиру и Малайзии, а также технологических комплектов для лицензионного производства Су-30МКИ индийской Корпорацией ХАЛ. Всего заказано около 300 самолетов типа Су-30МК, поставлено — около 150. Есть перспективы наращивания портфеля заказов. Идет организация капитального ремонта самолетов Су-30МКИ в Индии. Ведутся переговоры о модернизации Су-30МКИ ВВС Индии. В частности, их предполагается оснастить российско-индийскими противокорабельными ракетами «Брамос», что позволит создать не имеющий аналогов в мире комплекс вооружения. 



ОАК ПРИВЕЗ НОВИНКИ



Фото: ОАК

«ОАО «Объединенная авиационно-строительная корпорация» представит на нынешнем МАКСе ряд новинок. На земле и в воздухе будут демонстрироваться многоцелевые истребители поколения «4++» Су-35 и МиГ-35, учебно-тренировочный Як-130, а также новый региональный пассажирский лайнер Sukhoi Superjet 100 (SSJ100)», — рассказывает пре-

зидент, председатель правления ОАО «ОАК» Алексей Федоров. — Кроме того, будут показаны товарные экземпляры воздушных судов, подготовленные к началу коммерческой эксплуатации: первый серийный самолет российской сборки для региональных линий Ан-148-100В, грузовой самолет Ил-96-400Т и Ту-204-300А в новом исполнении — «салон».

«Без сомнения, авиасалон 2009 года вновь запомнится красочной программой показательных полетов», — уверен Алексей Федоров. — В планах ОАК — летная демонстрация авиатехники. В частности 18 августа состоится пролет самолетов Ил-96-400Т, SSJ100 и Ан-148-100В, индивидуальный пилотаж Як-130, проход группы самолетов SSJ100, Су-35, Су-30МКИ, МиГ-35Д, МиГ-29М в строю «клин» с последующим роспуском группы».

На МАКС 2009 впервые будут продемонстрированы элементы парного пилотажа истребителей МиГ-29М и Су-30МКИ, а

затем свое мастерство продемонстрируют экипажи МиГ-29М, Су-30МКИ, SSJ100 и Ан-148-100В. В деловые дни 19-20 августа посетители смогут посмотреть полеты Ту-334-100, Як-130, SSJ100, Ан-148-100В, Су-29КС, Су-30МКИ, МиГ-29М и МиГ-29СМТ. Публичные дни 21-23 августа украсит красочная программа показательных полетов большого количества самолетов промышленности, военно-воздушных сил и пилотажных групп. На статических площадках МАКС посетителям выставки ОАО «ОАК» продемонстрирует пассажирские самолеты SSJ100, Ту-204-300А, Ил-96-400Т, Ан-148-100В и Ту-334-100, боевые МиГ-35Д, МиГ-29К, МиГ-29СМТ, МиГ-29М с ОБТ (отклоняемый вектор тяги), Су-35, Су-32, Су-30МК2, Су-30МКИ и Як-130, военно-транспортный Ил-76МД-90.

Как и в 2007 году, ОАО «ОАК» и её дочерние организации выступят на МАКС-2009 с единой экспозицией. Боевая авиация

будет представлена в павильоне F1. В павильоне F2 разместится экспозиция, посвященная транспортной и пассажирской авиации. Одно из важнейших мест экспозиции в F2 займет информация о магистральном самолете MC-21 — одном из прорывных продуктов ОАО «ОАК».

В ходе работы авиасалона ОАО «ОАК» и ее дочерние предприятия подпишут ряд контрактов и предконтрактных соглашений по боевой и гражданской технике. Готовятся объявления по перспективным проектам. В конференц-зале павильона F2 состоятся презентации ряда программ ОАО «ОАК», в том числе проектов Ту-204СМ, Ил-112В, Ил-76, МТА, Ан-124, Ан-148Т, а 21 августа, в четвертый день работы МАКС-2009, в Доме культуры г. Жуковский пройдет вторая конференция «Система подготовки кадров для авиационной промышленности», на которой выступит президент, председатель правления ОАО «ОАК» Алексей Федоров. ❏

АН-148 ВЗЛЕТИТ НА МАКСЕ-2009



Фото: ОАК

На МАКС-2009 состоится церемония передачи первого серийного самолета Ан-148 конечному заказчику — ГТК «Россия». А до этого торжественного момента региональный самолет совершит показательные полеты для участников и зрителей авиасалона.

Первый серийный Ан-148, собранный на Воронежском авиационно-строительном обществе (ВАСО) совершит показательные полеты на МАКС-2009. А первое испытание Ан-148 проходил 19 июля, в ходе которого оценивались характерные скорости, устойчивость и управляемость самолета,

а также работа различных систем. По итогам выполненного полета Ан-148-100В был признан готовым к началу сертификационных и приемо-сдаточных испытаний. Всего же Ан-148 должен пройти целую программу испытаний — 6 предъявительских по программе серийного производства, 9 сертификационных и 6 приемо-сдаточных.

Напомним, что ближнемагистральный пассажирский лайнер Ан-148 — это совместный российско-украинский проект по созданию самолета, рассчитанного на перевозку 70-90 пассажи-

ров с максимальной дальностью полета от 2200 до 5100 км, и крейсерской скоростью 820-870 км/час. Как и все лайнеры сегмента ближнемагистральных перевозок, одним из главных качеств такого самолета является возможность эксплуатации на грунтовых аэродромах с недостаточно развитой инфраструктурой.

Потребность только российских авиакомпаний в пассажирских региональных самолетах типа Ан-148 в ближайшие 10 лет оценивается в 200 единиц. Пассажирский и рамповый Ан-148 может стать хорошей основой для семейства самолетов специального назначения. По имеющимся оценкам, ВС РФ и другим российским силовым структурам может понадобиться еще порядка 200 машин.

Таким образом, с началом производства нового регионального самолета Ан-148 в Воронеже появляется реальный шанс обновить парк российский авиакомпаний и дать возможность Вооруженным

Силам РФ приобрести многовариативную машину для различных целей и возможностей.

Вместе с тем реализация программы производства указанных самолетов на ВАСО позволит гарантированно загрузить мощности этого авиазавода на ближайшую перспективу.

Постановка производства Ан-148 и выпуск первого серийного образца на ВАСО знаменует собой переход российского авиапрома на новый технологический уровень, соответствующий самым высоким мировым стандартам.

Кстати, сейчас в цехе окончательной сборки на ВАСО продолжается работа над двумя следующими самолетами типа Ан-148-100В. Они также предназначены для стартового заказчика — ГТК «Россия». Среди других заказчиков — авиакомпании «Атлант-Союз», «Московия» и воронежский «Полет».

Пакет заказов на Ан-148 составляет 60 самолетов на сумму свыше миллиарда долларов. ❏



ТРЕНИРОВОЧНЫЕ ПОЛЕТЫ ПЕРЕД МАКС 2009



ОТЧЕГО ПСКОВИЧИ НЕ ЛЕТАЛИ?



Фото «Регион-Авиа»

Пассажирский нулевой трафик Пскова «разбавится» перелетами «Регион-Авиа».

Сегодня псковский аэроузел может «похвастаться» нулевым пассажирским трафиком. Все рейсы отсюда — грузовые. Поэтому 14 августа, когда состоялся первый полет авиакомпании «Регион-Авиа» в Псков из Москвы, презентацию перелета отметили своим присутствием представители местной администрации и руководство аэропорта. Регулярные рейсы начнутся с 7 сентября: сначала — пять раз в неделю, в будущем обещают сделать их ежедневными. Презентационный полет был выполнен на одном из четырех Embraer-120-ER «Регион-Авиа» в 30-ти местной компоновке.

Исходя из экономических реалий, именно развитая инфраструктура воздушного транспорта позволяет региону динамично развиваться. Чтобы повысить привлекательность Пскова с точки зрения пассажирских авиаперевозок, псковская администрация объявила тендер на 8 млн.

рублей, который выиграла «Регион-Авиа», признанная победителем как единственный претендент.

Председатель Государственного комитета Псковской области по транспорту и связи Дмитрий Разумов пояснил, что выйти на рентабельность перевозок из Пскова в Москву планируется уже в этом году (по самым радужным прогнозам — за два месяца с начала аэронавигации). «Но в любом случае для этого необходимо время — чтобы что-то получить, нужно сначала что-то вложить», — уточнил он.

По данным заместителя генерального директора «Регион-Авиа» Алексея Савченкова, исходя из средней стоимости авиабилета в 3,5 тыс. рублей, рентабельным можно будет считать рейс с загрузкой в 70%. Предусмотрено несколько ценовых сегментов для пассажиров от 1 тыс. до 7 тыс. руб. (чем раньше приобретается перевозка, тем она дешевле). Продажи билетов были открыты за 21 день, и сегодня «их глубина хорошая», рассказывает

г-н Савченков. Он также напомнил, что перелеты «Регион-Авиа» носят не только коммерческий, но и ярко выраженный социальный характер, ведь маршрутная сеть четко коррелируется со стремлением Правительства России сделать авиаперевозки более доступными для россиян. Кроме того, именно эта авиакомпания имеет одну из самых разветвленных сетей внутри России — Псков стал 17 пунктом «Регион-Авиа». В ближайшее время добавятся перелеты в Ярославль. Сегодня в парке авиакомпании — 4 Embraer -120ER, но с приходом еще 4 лайнеров маршрутная сеть будет развиваться гораздо активнее.

Кстати, на вопрос строит ли первый региональный перевозчик планы по приобретению первого российского регионального лайнера и не будут ли объявлены эти планы на МАКСе, г-н Савченков ответил, что вопрос о SuperJet-100 — в процессе рассмотрения, но речь идет об отдаленной перспективе. «Региональные самолеты, — комментирует зам. гендиректора авиакомпании, — бывают разных классов. SuperJet-100 — лайнер с гораздо большей, чем Embraer, вместимостью. С ростом популярности региональных маршрутов мы, безусловно, будем расширять и возможности нашего авиапарка. Сегодня Embraer — оптимальное решение».

В псковской администрации останавливаться на одном рейсе Москва-Псков не планируют. Псков включен в федеральную программу по развитию аэропортовой сети, и с 2010 по 2015 годы будет произведена реконструк-

ция аэропорта. Сумма инвестиций из федерального бюджета — 816 млн. руб. Кроме того, в настоящий момент создается областная программа по поддержке региональной воздушной гавани. Средства будут затрачены на ремонт аэровокзала и техническое перевооружение аэропорта. Кроме того, как рассказал генеральный директор ОАО «Псковавиа» Александр Туманов, его авиапредприятие (оно не прошло процедуру разделения на аэропорт и авиакомпанию) планирует закупить для перевозки пассажиров несколько Ил-114. Два из них поступят в Псков в ближайшие два месяца. Водить пассажиров предполагают по самым популярным маршрутам внутри России. Кроме этого, сегодня ведутся переговоры с «Регион-Авиа» по соединению Пскова воздушным мостом с Минском и Санкт-Петербургом. Рассматривается также возможность рейсов с посадкой пассажиров в Пскове (например, Минск — Псков — Санкт-Петербург).

Между тем, есть в этой бочке меда своя ложка дегтя. В прошлом году целый ряд авиакомпаний пыталась пробиться на псковский рынок — был среди них и «Атлант-Союз». Источник в авиакомпании рассказал, что причиной закрытия рейсов стало сокращение инвестиции из регионального бюджета и, как следствие, снижение рентабельности перелетов. Хочется надеяться, что программе «Регион-Авиа» не постигнет участь предшественников и инвестиционные вливания будут выполнены в полном объеме. ✎

Екатерина Соболев

ПОЗИТИВНЫЙ ПРОГНОЗ «БОИНГА»

На ближайшие двадцать лет ожидается рост рынка в сегмента авиаперевозок.

17 августа в Москве, в офисе компании «Боинг» состоялась, ставшая уже традиционной встреча с журналистами представителей авиапроизводителя. Вице-президент по маркетингу «Боинг. Гражданские самолеты» Ренди Дж. Тиссет обнародовал прогноз развития рынка воздушных перевозок на ближайшие 20 лет.

Сегодня в России у «Боинг» 23 заказчика, которые эксплуатируют 179 лайнеров. В ближайшее время ожидается поставка еще 41 самолета. Не смотря на нестабильную ситуацию на рынке, эксперты компании отмечают, что авиакомпании

умело, адаптируются к нынешней ситуации, сокращая частотность рейсов, емкость самолетов на каждом направлении и повышая тем самым их рентабельность. Связи с этим отмечается тенденция эксплуатации менее вместительных, но более экономичных лайнеров. Именно они и будут в ближайшее время наиболее популярными. В России и СНГ будет потрачено на приобретение узкофюзеляжных машин около (\$50 млрд.), треть — на широкофюзеляжные самолеты (\$30 млрд.), 9% — на региональные самолеты (\$8 млрд.) и 4% — на сверхвместительные широкофюзеляжные самолеты типа Boeing 747 (\$4 млрд.).

Для обеспечения растущих потребностей рынка, обусловленных

экономическим ростом в регионе, авиакомпаниям России и СНГ к 2028 году понадобится 1 570 самолетов. Доля новых самолетов в этом парке будет составлять 67% или 1 050 единиц. То есть в более старые машины будут замещаться новинками. По данным корпорации, основными игроками в области авиационных перевозок в России в ближайшие несколько лет будет «Аэрофлот», за которым будет закреплена четверть рынка и, возможно «Росавиа», на которую так же делаются ставки. В «Боинг» полагают, что новый авиационный холдинг займет нишу около 20% (однако подобный прогноз был сделан без учета последней информации о том, что «Атлант-союз» с

большой долей вероятности не войдет в авиационное объединение).

В общем, по миру, компания предполагает спрос на самолеты в количестве около 29 тыс. судов на общую сумму \$3,2 трл. Однако представители компании не смогли назвать долю рынка, которую они планируют занять в указанный период. По самым оптимистичным прогнозам — это около 50%. Компания Boeing также дает себе отчет, что кроме Airbus могут возникнуть и другие крупные игроки, которые вероятно перетянут на себя часть заказов. Компанией упоминались в этой связи российские и китайские корпорации. ✎

Екатерина Соболев

КОНСУЛЬТАТИВНЫЙ ЛИЗИНГ



В этом году, несмотря на общие упаднические настроения в отрасли, на российском рынке стали появляться новые компании. Накануне авиасалона МАКС мы встретились с генеральным директором компании World Airline Services Жан-Марком Боллинджером, чтобы узнать, почему спустя 14 лет с момента основания, авиационный консультант решил выйти на российский рынок.

Г-н Боллинджер, расскажите в двух словах о работе вашей компании на рынке авиационных услуг? Кто ваши клиенты?

— Сегодня, если говорить о профессионализме и качестве наших услуг

(а это и проведение консультаций по покупке ВС, лизингу, обучению экипажа и другим), компания World Airline Services — один из самых уважаемых консультантов на Западе. У нас более 40 клиентов, среди которых Asiana Airlines, Korean Air, ANA, или TAAG, национальный перевозчик Анголы. К нам также обращались за консультацией, в том числе и по обучению и возможному лизингу экипажа, — национальный перевозчик Марокко Royal Air Maroc и национальный перевозчик Мадагаскара Air Madagascar.

— Сегодня многие из тех, кто занимается продажей ВС, говорят о так называемых низкорентабельных сделках (distressed deals)? Были ли подобные случаи в вашей практике?

— Весь наш бизнес строится на том, чтобы не дать авиакомпании попасть в эту ловушку. На сегодняшний день подобных случаев в нашей практике не наблюдалось, так как, прежде чем, проводить какие-либо транзакции, мы все тщательно анализируем.

— Какие подводные камни существуют при покупке самолета с вторичного рынка?

— Самая распространенная ошибка — покупка самолета без проверки его документации по техни-

ческому обслуживанию. Я приведу простой пример. Несколько лет назад, в нашу компанию обратился оператор, который собирался приобрести два поддержанных самолета Boeing 767. Но вместе с этими ВС не был представлен ряд важных документов по техническому обслуживанию. Авиакомпания даже не провела проверку двигателя, прежде чем, совершить финальный платеж. Слишком поздно обнаружилось, что один из двигателей предстоит заменить. Документов по техническому обслуживанию на оба двигателя предоставлено не было, а отследить реальные записи не так просто. Это типичная ошибка, которую может совершить авиакомпания, если нет профессиональной команды внутри технического департамента или если оператор предпочитает не прибегать к помощи профессионального консультанта.

— А каковы основные правила покупки самолета?

— Прежде всего, самолет должен быть пригоден для эксплуатации. Когда наши клиенты поручают нам выбор ВС, первое, что мы делаем, анализируем маршрутные сети, чтобы можно было затем говорить о том, что выбранный самолет отвечает всем необходимым критериям в от-

ношении характеристик, основанных на предполагаемых доходах, загрузке и оценке ВПП в тех аэропортах, куда оператор планирует совершать полеты. Часто встречающаяся ошибка, заключается в том, что авиакомпания, которая переходит на эксплуатацию более вместительного ВС, делает акцент на его загрузке, забывая при этом оценить состояние ВПП. Это приводит к тому, что оператор выбирает самолет, который либо может взлетать с загрузкой только в 2/3 от полной возможной, либо самолет не может выполнять рейсы по всем запланированным маршрутам без дополнительной посадки, которая, в свою очередь, приводит к удорожанию эксплуатации ВС.

Еще одна ошибка: покупка или лизинг ВС из-за его низкой стоимости. Опять же, если не проведен должный анализ до приобретения ВС, скорее всего, дело кончится тем, что во флоте авиакомпании появится «никчемная птица», которую рано или поздно придется заменить.

Чтобы избежать подобных ошибок, мы настоятельно рекомендуем обращаться к профессионалам, потому как в конечном итоге, должный анализ и правильный выбор позволят оператору сократить свои расходы.



БУДЬТЕ ВО ВСЕМ НА ВЫСОТЕ

Наша компания предлагает консалтинговые услуги авиаперевозчикам, планирующим увеличить свой парк и объемы перевозок. Мы предлагаем авиакомпаниям самолеты типа Airbus, Boeing или Embraer с вторичного рынка по привлекательным ценам.

САМОЛЕТЫ НА ПРОДАЖУ И ЛИЗИНГ В НАЛИЧИИ: AIRBUS, BOEING, DOUGLAS, EMBRAER

Ваша авиакомпания испытывает трудности? Вы хотели бы совершать рейсы в города Восточной Европы, но не знаете, как получить сертификат EASA, слоты или договор о воздушном сообщении необходимо пересмотреть?

**ПРИХОДИТЕ К НАМ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ БЕСПЛАТНОЙ КОНСУЛЬТАЦИИ
БУДЕМ РАДЫ ВИДЕТЬ ВАС НА СТЕНДЕ № В23
В ПАВИЛЬОНЕ F3 (ПАВИЛЬОН США)**

- ФИНАНСИРОВАНИЕ
- ПРОДАЖА И ЛИЗИНГ ВС
- ДОГОВОР О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ
- АСМИ
- ЛИЗИНГ И ОБУЧЕНИЕ ЭКИПАЖА
- ПРОДАЖА И ЛИЗИНГ ВСУ И ДВИГАТЕЛЕЙ

- ТЭО
- ПРОГНОЗИРОВАНИЕ
- АНАЛИЗ МАРШРУТОВ
- ВИП-ЧАРТЕР
- УПРАВЛЕНИЕ ДОХОДАМИ И ОЦЕНКА ВОЗМОЖНОСТЕЙ

AIR VOLGA ОБНОВЛЯЕТ ПАРК



Фото: Алексей Михеев

Волгоградская авиакомпания AirVolga (прежнее название «Волга-Авиаэкспресс») модернизирует свой парк, покупая реактивные, региональные самолеты CRJ-200 канадской фирмы Bombardier.

Два первых лайнера CRJ-200, окрашенных под хохлому с жар-птицами на хвостах, прибыли в авиакомпанию и уже успешно эксплуатируются на маршрутах Волгоград–Москва, Нальчик–Москва и Волгоград–Санкт-Петербург. Как рассказал нашему корреспонденту генеральный директор AirVolga Виктор Щепиков,

до конца 2009 года в авиакомпанию поступят еще шесть CRJ-200. Приобретение самолетов будет продолжено и в 2010 году — их количество будет доведено до 10-12 единиц. Возраст машин от 6 до 10 лет.

Управляющий компанией AirVolga Николай Уланов считает возможным увеличение парка судов и до 25-30 единиц самолетами того же типа, но при условии, что их эксплуатация будет успешной.

По мнению представителя Bombardier в России Александра Бочарова, CRJ-200 прекрасно подойдет

для местных и региональных перевозок. «Намного оптимальнее на подобных маршрутах использовать самолеты, обеспечивающие полную загрузку, чем большие переразмеренные магистральные воздушные суда. CRJ-200 как раз и создан для местных авиалиний, он может служить и как фидерный самолет, для подвозки пассажиров из региональных аэропортов в крупные аэропорты-хабы», — пояснил он нашему изданию. Кроме того, Александр Бочаров отметил несколько технических достоинств CRJ-200, которые стали решающими при выборе самолетов для собственников AirVolga — скорость, дальность, коммерческая эффективность, операционная экономика и надежность. Напомним, что крейсерская скорость лайнера — 860 км в час, максимальная дальность полета — до 2820 км. В салоне 50 комфортабельных кожаных кресел, по два в каждом ряду, вместительные багажные полки для ручной клади. Подобные самолеты в России не выпускаются.

AirVolga собирается эксплуатиро-

вать обновленный парк не только на регулярных рейсах из базового аэропорта Волгоград в Сочи, Анапу, Ереван, Ставрополь, но и на чартерных — в Дубай (ОАЭ), Анталию, Даламан, Бодрум, Стамбул (Турцию), Хургаду, Шарм-эль-Шейх (Египет). В планах авиакомпании — регулярные сообщения и со странами Европы и развитие межрегиональных перевозок в России. «Уже в 2009 году мы рассчитываем получить положительный результат», — уверен управляющий компанией Николай Уланов.

По словам генерального директора AirVolga Виктора Щепикова подготовка летного состава проходила во Франции, а технического в Швеции. Договоры на техническое обслуживание воздушных судов заключены с компанией Airline Support Sweden. «В самое ближайшее время на базе аэропорта Волгоград будет открыта собственная линия по обслуживанию самолетов CRJ-200», — заверил г-н Щепиков. 

Светлана Комагорова

МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО



Международный аэропорт Шереметьево — один из крупнейших российских аэропортов по обеспечению регулярных международных перевозок. В 2008 году его услугами воспользовались 15 млн 214 тыс. авиапассажиров. Государству принадлежит 100% акций ОАО «МАШ». Система менеджмента качества аэропорта сертифицирована по стандарту ISO 9001:2000.

Авиакомпании с мировым именем долгие годы успешно сотрудничают с Шереметьево, а для национального авиаперевозчика компании «Аэрофлот — Российские авиалинии» он является аэропортом базирования. Услугами аэропорта Шереметьево пользуются представители трех основных авиационных альянсов: SkyTeam; Star Alliance; Oneworld. Кроме того, аэропорт работает с ведущими авиакомпаниями стран СНГ и Балтии.


Среди стратегических целей Шереметьево — стать к 2015 году лучшим аэропортом-хабом в Европе по качеству обслуживания пассажиров, увеличить пассажиропоток до 35 млн и достичь доли доходов от неавиационной деятельности

до 60%. Для реализации задуманного совместно с компанией Scott Wilson Ltd разработан перспективный мастер-план на период до 2030 года с учетом сооружения третьей взлетно-посадочной полосы и крупнейшего пассажирского АВК в северном секторе аэропорта. В рамках этого плана предполагается к 2030 году увеличить пропускную способность до 64 млн пассажиров в год, а транзитный поток — до 25%. Согласно мастер-плану, в первую очередь, планируется создать инфраструктуру, предназначенную для хаба на юге, в районе Шереметьево-2 (после введения новой международной системы буквенного обозначения — Терминал F) и железнодорожной станции. Второй большой шаг — строительство третьей полосы (ВПП-3) и развитие летного поля севернее существующих границ. Третий этап — развитие дополнительных грузовых мощностей на 400-450 тыс. цтонн и строительство крупнейшего АВК (аэровокзальный комплекс) в северном секторе Шереметьево, который сможет обслуживать 40 млн человек ежегодно.

Активно развивается инфраструктура Шереметьево. С учетом двух строящихся АВК на территории Шереметьево расположено пять пассажирских терминалов. В Шереметьево-2 (Терминал F) идет масштабная реконструкция с целью повышения комфортности пребывания пассажиров и оптимизации внутреннего пространства. Параллельно завершается строительство нового Терминала E. Общая площадь Терминала E составит 76 тыс. кв. м, пропускная способность — 7 млн

пассажиров в год. Терминал E обеспечит связь терминалов 2 (F), 3 (D) и железнодорожной станции Аэроэкспресс. Ввод в эксплуатацию Терминала E намечен на начало 2010 г.

В 2009 г. в Шереметьево (северный сектор) планируется начать строительство нового грузового мультимодального комплекса площадью около 20 тыс. кв. м, который будет соответствовать всем международным стандартам в области обработки грузов. На территории комплекса будут созданы все условия для грузоотправителей и получателей, которые смогут воспользоваться авиатранспортом, автотранспортом и железной дорогой. В инфраструктуру комплекса войдут зоны хранения и обработки грузов, зоны обслуживания грузоотправителей и грузополучателей, также будут созданы площади для работы офисов авиакомпаний, их агентов и транспортно-экспедиционных компаний.

На глазах Шереметьево превращается в крупнейший аэрополис и локомотив экономического развития и социальной стабильности московского региона. 



ГЛОНАСС — НАГЛЯДНО



Юрий Матэвич Урличич,
генеральный директор —
генеральный конструктор ФГУП «РНИИ КП»,
генеральный конструктор системы ГЛОНАСС

«ОСТРОВ ГЛОНАСС»

Презентация «Остров ГЛОНАСС» — это сгенерированная на компьютере виртуальная модель системы ГЛОНАСС, которая включает в себя моделирование ситуации на орбите в реальном времени (real-time simulation). Координаты спутников устанавливаются по альманаху, который обновляется каждый день. Движение группировки спутников по орбитам ускорено для наглядности в 120 раз.

«Остров ГЛОНАСС» — это масштабируемое интерактивное 3D

приложение, демонстрирующее возможности системы ГЛОНАСС, сценарий которого программируется и дополняется новыми моделями и сценами.

Все трехмерные объекты в сценах по областям применения на «Острове ГЛОНАСС» могут получать информацию о своих координатах со спутников, в зоне видимости которых они находятся.

Данное приложение дает возможность в будущем моделировать ситуацию в любой точке планеты в реальном времени.

3D ПОЙНТЕР

3D Пойнтер — это устройство, с помощью которого осуществляется навигация в виртуальном пространстве, манипуляция 3D объектами и сценами, и управление 3D презентациями. Он обладает 5 пространственными степенями свободы. Для осуществления его трекинга (определение его позиции и ориентации в пространстве) достаточно

одной камеры. 3D Пойнтер — это инновационный продукт российских разработчиков, не имеющий аналогов.


Презентацию «Острова ГЛОНАСС» на выставочной экспозиции дополняет «зона интерактивного отдыха» с использованием второго 3D дисплея, виртуальных технологий и интерактивных меток.

В рамках МАКС 2009 организована экспозиция под эгидой Федерального космического агентства (Роскосмос), в которой традиционно принимает участие лидер отечественного космического приборостроения — Федеральное государственное унитарное предприятие «Российский научно-исследовательский институт космического приборостроения».

На площади более 70 кв. метров размещена тематическая экспозиция основных направлений деятельности института. Посетители выставки могут ознакомиться с деятельностью предприятия по созданию, развитию и модернизации глобальной навигационной системы ГЛОНАСС, возможностями отечественной системы навигации, функциональными дополнениями, образцами навигационной аппаратуры потребителей. Особенностью участия ФГУП «РНИИ КП» в МАКС-2009 является широкое применение современных визуальных, виртуальных и интерактивных информационных технологий для представления основных направлений деятельности предприятия. Основным элементом экспозиции будет являться трехмерная интерактивная презентация глобальной

навигационной системы ГЛОНАСС — «Виртуальный мир ГЛОНАСС (или — остров ГЛОНАСС)». Это инновационное выставочное решение, созданное специально по заказу ФГУП «РНИИ КП» и Федерального космического агентства для демонстрации на 48-м Парижском аэрокосмическом салоне «Ле Бурже 2009» и доработанное для представления на Международном авиационно-космическом салоне «МАКС-2009».

Посетители выставки увидят уникальную презентацию, которая представляет собой стереоскопическое 3D решение, предполагающее показ на специальном 42" 3D-дисплее. Несколько сцен демонстрируют орбитальную группировку системы, начиная с вывода космических аппаратов на орбиту, а также основные области применения спутниковых навигационных технологий ГЛОНАСС (мониторинг транспорта, перевозка опасных и ценных грузов; геодезия; мониторинг сложных инженерных конструкций и сооружений, природных объектов; персональная навигация).

Основная привлекательность презентации — возможность интерактивного вмешательства зрителей на любом ее этапе. 

3D МЕТКИ

Это пример технологии «расширенной реальности», когда к реальным объектам с помощью специальных программных средств «привязываются» виртуальные трехмерные модели и сцены с возможностью их анимации. В данный момент используется специальная интерактивная система, которая считывает позицию и ориентацию (технология трекинга) интерактивной метки на столе или на руке пользователя.

Эта технология работает на любых экранах, но самый интересный эффект обеспечен посетителям выставки на наших стереоскопических (3D) дисплеях.

Безочковый 3D дисплей предоставляет зрителю необычную возможность увидеть Землю гла-


зами космонавта так, как если бы они сами находились на орбите и наблюдали за нашей планетой с Международной космической станции.

Посетители выставки получают возможность увидеть удивительные снимки, сделанные российским космонавтом Федором Николаевичем Юрчихиным во время его работы на МКС, и специально обработанные для показа в трехмерном стереоизображении. Необычные ландшафты Земли — горные цепи, кратеры от метеоритов, алмазные разработки, вулканические породы и другие виды из космоса поражают своей реалистичностью, заставляя зрителей подолгу оставаться у стенда, наблюдая за сменой кадров.

SAFRAN: ДВИГАТЕЛЬ SAM146 ДЛЯ SSJ 100 И НЕ ТОЛЬКО...

Международная высокотехнологичная Группа Safran уже во второй раз станет участником МАКС-2009. Компания планирует представить полноразмерный макет двигателя SaM146, производимый PowerJet — совместным предприятием компании Спестта (Группа Safran) и НПО «Сатурн» для установки на так активно обсуждаемых в отрасли самолетах Sukhoi Superjet 100. Также посетители салона смогут осмотреть

мотогондолу, шасси и реверсы тяги для SSJ 100, также выпущенные производства PowerJet. Помимо комплектации нового регионального самолета Safran продемонстрирует модульную ракету AASM, оптико-электронную фронтальную систему наблюдения, беспилотный летательный аппарат Sperwer, двигатель Airrus 2G1, углеродные тормоза B787 и B737, многофункциональную камеру Vigilens, и инфракрасный бинокль

дальнего действия JIM LR, а также другие интересные продукты. На МАКС 2009 прибыло высшее руководство Группы Safran. Это председатель правления Группы Safran Жан-Поль Эрteman, исполнительный вице-президент направления «Авиационные и космические двигательные установки» Марк Вантр, а также исполнительный вице-президент направления «Международные отношения» Эмерик Дарсимоль. 

НА ПУТИ К СКАЧКУ ВМЕСТЕ С CFM



В июне этого года началось выполнение обширной программы наземных испытаний первого газогенератора новейшей разработки LEAP-X, сообщила пресс-служба компании CFM International. Испытания проводятся в специальной барокамере на авиапредприятии GE в Ивендейле, Огайо. В это же время на уникальном комплексе GE для испытаний на открытом воздухе в Пиблз, Огайо, завершаются обширные испытания на боковой ветер и акустические испытания полнораз-

мерного вентилятора LEAP из композитного материала, полученного с помощью процесса RTM (Resin Transfer Molding).

LEAP-X представляет собой новый базовый авиадвигатель, разработанный для близко- и среднемагистральных самолетов нового поколения, которые, вероятно, появятся на рынке в ближайшем десятилетии. Первый полноразмерный демонстрационный двигатель планируется запустить в 2012 году, а сертификация LEAP-X намечена в 2016 году.


«Мы очень довольны прогрессом, достигнутым за последний год», — сказал Эрик Башеле. — «Программа выполняется в абсолютном соответствии с графиком, составленным нами на последнем авиашоу в Фарнборо, и полученные нами на сегодняшний день результаты являются весьма обнадеживающими по всем пунктам. С этим двигателем мы преследуем очень амбициозные цели, и наш технологический план подтверждает, что мы находимся на пути к их

достижению. LEAP-X должен стать фантастическим двигателем и достойным наследником семейства CFM56, лидирующего в отрасли».

Задачи, которые стоят перед LEAP-X, включают уменьшение расхода топлива на 16 процентов по сравнению с нынешними двигателями CFM56 Tech Insertion, которые устанавливаются на самолетах Airbus A320 и Boeing Next-Generation 737. Дополнительная экономия топлива может быть достигнута, если этот двигатель будет сочетаться с новыми технологиями самолетостроения. Это позволит добиться заметного снижения выбросов оксида углерода. LEAP-X позволит также снизить выбросы оксида азота на 50-60 процентов по сравнению с действующими стандартами ИКАО CAEP/6. Внедрение новых композитных материалов и сплавов поможет сократить вес двигателя, что положительно скажется на расходе топлива.

В течение нескольких лет разрабатывались вентилятор и корпус

из композитного материала, полученного методом RTM — запатентованная технология компании Спестта, благодаря которой предполагается значительно снизить вес двигателя при одновременном повышении прочности лопаток. Результаты, полученные при испытаниях, на данный момент подтверждают ожидания CFM. Компания намерена продолжить испытания различных конструкций лопаток, чтобы определить оптимальную конфигурацию для первого демонстрационного испытания LEAP-X в 2012 г. Вентилятор LEAP-X будет оснащен 18 лопатками — уменьшение числа лопаток на 50% по сравнению с CFM56-5C и на 25% по сравнению с CFM56-7B.

Внутренний контур LEAP в настоящее время проходит наземные испытания; он состоит из 8-ступенчатого компрессора, усовершенствованной камеры сгорания TAPS II (сдвоенно-кольцевой, с предварительной закруткой) и одноступенчатой турбины высокого давления. 

ДВИГАТЕЛИ ROLLS-ROYCE ЗА ТУРЕЦКИЕ \$470 МЛН

Компания Rolls-Royce, международный производитель энергетических установок, выиграла тендер на сумму 470 млн. долларов США (по преysкурантным ценам) на поставку двигателей Trent, для оснащения семи самолетов авиакомпании «Турецкие Авиалинии» (Turk Hava Yollari — THY). Контракт также предусматривает долгосрочное сервисное обслуживание по программе TotalCare®.

Контракт на поставку двигателей Trent 700EP для самолетов Airbus A330 является частью стратегии Турецкой авиакомпании, направ-


ленной на расширение парка самолетов и улучшение экономических показателей, эффективности, а также экологических характеристик. Поставки самолетов начнутся в 2010 году.

Кандан Карлитекин (Candan Karlitekin), Председатель совета директоров компании «Турецкие Авиалинии» сказал: «Сегодня компании THY и Rolls-Royce заложили основы создания истинно важных ценностей для сектора гражданской авиации Турции. Новые турецкие самолеты Airbus A330 будут оснащены двигателями Trent

700EP, что будет выгодным для всех заинтересованных сторон. Пассажиры, летающие Турецкими Авиалиниями, смогут насладиться высоким качеством сервиса на самолетах с высококачественными и надежными двигателями».

Ник Деваль (Nick Devall), Исполнительный вице-президент по работе с клиентами, Rolls-Royce: «Я очень рад, что компания «Турецкие Авиалинии» выбрала двигатели Trent для оснащения своих новых самолетов A330. Мы сделаем все, чтобы предоставить им обслуживание на самом высоком уровне».

Trent 700, единственный двигатель, разработанный специально для самолетов A330, сохраняет лидерство на этом самолете, получив за последние три года 70% всех новых заказов на оснащение этих самолетов.

Характеристики двигателя модели Trent 700EP были улучшены еще на 1,3 %, укрепив его позиции в качестве двигателя с наибольшей топливной эффективностью, лучшими показателями эмиссии загрязняющих веществ, а также характеристиками тяги и шума самолета A330. 



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ
УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ
«РОССИЙСКИЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ИНСТИТУТ КОСМИЧЕСКОГО ПРИБОРОСТРОЕНИЯ»



ЛИДЕР КОСМИЧЕСКИХ СИСТЕМ

Россия, 111250, Москва, ул. Авиамоторная, д. 53
тел.: (495) 509-1201, факс: (495) 509-1200
contact@rniikp.ru, www.rniikp.ru